

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
SEGUNDO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 676 DE 1996

MARZO DE 1996

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

COMPAÑIA DE AVIACION DEL SUR S. A.

(AVIASUR)

Impacto de la aplicación de las normas denominadas RAC a los aviones que se encuentran operando en Uruguay

---

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 27 de marzo de 1996

A S I S T E N C I A

Preside	:	Senador Dante Irurtia - ad hoc -
Miembros	:	Senadores Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili
Invitados especiales	:	Integrantes del Directorio de la Compañía de Aviación del Sur S. A. (AVIASUR), doctor Weimar Goron (Presidente) Luis Eduardo Hernández y doctor Diego Gil, asesor.
Secretario	:	Julio Méndez Vila
Ayudante	:	María Cecilia Fernández

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 54 minutos)

En nombre de la Comisión, doy la bienvenida a los integrantes del Directorio de la compañía AVIASUR.

SEÑOR GORON.- Como Presidente de AVIASUR agradezco a la Comisión el habernos atendido y prometo ser lo más breve posible.

Solicitamos esta entrevista para poner en conocimiento de la Comisión la situación que se está creando en la Dirección de Aviación Civil Uruguaya que entendemos debe ser estudiada antes de que los hechos sigan avanzando.

El tema surge por la clasificación que hace la Dirección de Aviación Civil de los Estados Unidos, donde Uruguay queda dentro de los 34 países observados por sus controles, luego pasa a una lista de 9 países y ahora nos encontramos dentro de los 7 que, de alguna manera, tienen prohibida la entrada de aviones matriculados a Estados Unidos, por defectos de controles y mantenimiento. Ante esta situación, la Dirección de Aviación Civil crea una Comisión asesora que decide la redacción de una nueva reglamentación. Dicha reglamentación es prácticamente las normas FAR norteamericanas traducidas al español. Pensamos que la observación de la Dirección de Aviación Civil norteamericana se basaba en que Uruguay carecía de los medios de control para aplicar las normas OACI que no son tan rígidas como las FAR. Por tanto, este problema haría absolutamente imposible volar.

Un caso similar sucedió con Paraguay, pues este país decretó que a partir de la fecha, las normas aplicables de contralor a la Aviación Civil Paraguaya sean las vigentes en Brasil, que son idénticas a las norteamericanas. Brasil como Estados Unidos, es fabricante de aviones y por eso cumple con esas normas. En consecuencia, no vuela más nadie en Paraguay, porque si no se podían controlar las normas anteriores, no se podrán cumplir las norteamericanas. ¿En qué afecta esto

acp.

a nuestra empresa? Nosotros ganamos una licitación para cumplir el viejo servicio de TAMU. La experiencia indica que los vuelos al interior son deficitarios para AVIASUR, TAMU y PLUNA por razones geográficas, culturales, etcétera. Por tanto, pretendimos obtener rutas regionales que compensaran este servicio que no era todo lo atractivo que se podía pensar. A título de ejemplo, una de esas rutas era la de Rivera, Salto, Paysandú, Colonia, Buenos Aires. Esta contó con la aprobación de las Direcciones en Aviación Civil y la no oposición expresa del Directorio de PLUNA. Esa ruta espera la firma del Director General de Aviación Civil desde el 15 de enero de 1995. Es decir que durante este período la empresa AVIASUR se encuentra en una situación en la que no se muere pero tiene un cáncer espantoso.

En las fundamentaciones de la Dirección de Aviación Civil se dice que cuando una empresa cumple servicios sociales, es de buena política aeronáutica compensarla con rutas rentables, como el caso de la citada. Lamentablemente, esto no fue contemplado y a ello se unió el hecho de que el año pasado se creara la Comisión mencionada, la que observó la explotación por parte de AVIASUR de un avión de origen ruso. Se trata de un avión que cumple totalmente con las normas OACI y está certificado por la Dirección de Aviación Civil de origen que es quien certifica la aeronavegabilidad del avión y la idoneidad del personal que lo explotaba. Ahora nos encontramos con que ese avión no es reconocido por la Dirección General de Aviación Civil Uruguaya, debido a argumentos que no se especifican. Se nos dice que ese avión no puede volar pero no se nos explica por qué. Teóricamente, no cumpliría con normativas que aún no están vigentes.

Sabemos que esta Comisión no puede solucionar un problema puntual de AVIASUR, pero no es lo que venimos a pedir. Simplemente, queremos poner en conocimiento de los señores senadores la inminente vigencia de una reglamentación que más que favorecer a la aviación nacional, la va a perjudicar. Quizás sea importante que esta Comisión pueda tener mayor información al respecto y no quedarse simplemente con nuestra palabra, a fin de buscar una solución.

acp.

Tuvimos una entrevista con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, quien nos dijo que había firmado la reglamentación en el entendido de que se iba a aplicar a los aviones que volaran a Estados Unidos. Sin embargo, eso no es lo nos manifiesta la Dirección General de Aviación Civil. Pienso que el tema no está claro y por ello he pedido por escrito que se me informe sobre cuál es la reglamentación vigente a la que debemos ajustarnos, pero no se me ha contestado.

En otro orden de cosas, hemos logrado por parte de la Dirección de Aviación Civil de Bulgaria algo importante para la fuente de trabajo de Uruguay que es que la licencia de aviador otorgada por la Dirección de Aviación Civil Uruguaya sea revalidada en Bulgaria en forma automática. Esto fue solicitado el 29 de noviembre y en febrero se me contesto que no se podía hacer porque no tenían personal para tomar los exámenes.Me resulta imposible tener instructores en el Uruguay durante dos meses, pagándoles comida y viático, esperando que un día la Dirección de Aviación Civil les tome examen, cuando lo que se solicitó fue la reválida.

Debido a que no es mi intención molestar y agradezco profundamente la entrevista, me permití realizar un breve memorándum de dos carillas, a los efectos de ser repartido entre los señores Senadores. Estoy a las órdenes por cualquier aclaración que deseen y me permito sugerirles, modestamente, que no se queden solamente con la palabra del interesado, sino que consulten a las personas que en nuestro país saben mucho respecto al tema.

SEÑORA ARISMENDI.- Desearía saber exactamente en qué momento se plantea la modificación en cuanto a lo que son las normas OACI, ya que en su oportunidad contamos en esta Comisión con el asesoramiento de la Dirección de Aviación Civil y, precisamente, conversamos largamente sobre las diferentes posturas que existen con respecto a este tema en los distintos continentes. Se habló de una posición muy clara de nuestro país en cuanto a la defensa de esas normas, ya que se pretende proteger a Uruguay como a otros países pequeños

acp.

que no tienen posibilidades de que su reciprocidad sea en términos de horas de vuelo y de cantidad de aviones. Por lo tanto, nosotros contamos con información y documentación sobre la postura que Uruguay ha asumido, incluso, a nivel de los intercambios internacionales sobre estos temas. Reitero que se trata de una posición muy clara de defensa y vigencia de estas normas. Entonces, concretamente, mi pregunta consiste en saber en qué momento se produce esa modificación.

SEÑOR GORON.- Procuraré ser lo más preciso posible. Debo decir que la situación de hecho fue un tanto particular, porque cuando se produce la Copa América arrendamos este avión en régimen OACI y comunicamos a la Dirección de Aviación Civil que íbamos a comenzar a operar las rutas que teníamos asignadas y que habíamos suspendido temporalmente. Al respecto, se nos comunica por fax que no podíamos hacerlo porque no contábamos con normas técnicas. Tengo en mi poder alrededor de siete u ocho fax de intercambio solicitando vuelos aun experimentales, en los que consta que se nos niega la autorización. Posteriormente tuvimos una reunión con el Director General de Aviación Civil y en dicha oportunidad lo consultamos acerca de cuáles eran las normas técnicas que no cumplíamos, porque de acuerdo con la normativa que existía al respecto en nuestro país hasta el día de hoy, las hemos cumplido todas. Entonces, nos dijo que fuéramos a la Comisión Asesora para que nos informaran y fue en ese momento que descubrimos la existencia de dicha Comisión. Concurrimos a la calle Yi esquina Canelones, donde funciona esta Comisión y fuimos atendidos por el ingeniero aeronáutico Clemente Pascale, el Director de Aeropuertos, por más de cuarenta años, señor Víctor Garín, el señor Oscar Gestido, quien fue despachador de vuelos y el señor Armando Tayller, comandante de PLUNA. En esa reunión se nos explicaron las normas que iban a ser aplicadas en nuestro país, así como la organización que se pretendía. Cuando pregunté si se me permitiría volar al otro día, ya que estábamos en plena Copa América, se me contestó que ellos simplemente integraban una Comisión Asesora y que su función era la de formar las normas técnicas. En consecuencia, volvimos a la Dirección Nacional

acp.

de Aviación Civil, donde se nos autorizó a volar el último día de partidos, perdiendo así varias ocasiones para hacerlo. Debo manifestar que cuando culminaba la reunión con la Comisión Asesora, el ingeniero Pascale me aclara que PLUNA y nuestra empresa habían sido consideradas porque estaban volando, pero no recibiría autorización ninguna compañía que no cumpliera con estas normas. Posteriormente me informo que a otra empresa se le autorizó vuelos "charters" y que siguen operando sin haber cumplido ninguna norma, por lo que cabe preguntarse si esta Comisión realmente cumplía sus funciones.

En agosto del año pasado se realiza una inspección en AVIASUR por parte de la Dirección Técnica y sus asesores, basándose en las normas RAC que se están escriturando, pero aún no habían entrado en vigencia y de acuerdo con estas normas, la empresa no cumpliría determinadas características de mantenimiento. A los efectos de que la idea resulte más clara quiero citar un ejemplo. La Empresa arrienda el avión que tiene matrícula búlgara y, tal como dije, la Dirección de Aviación Civil de Bulgaria está autorizada por los Estados Unidos y cumple las normas OACI. Se solicita un certificado que avale que el avión cumple las normas OACI y que el personal está autorizado y sobre el mismo se nos dice que como el técnico búlgaro no habla español resulta difícil saber cuál es, en realidad, el mantenimiento que está haciendo. A esto se responde que si se admite el contrato de arrendamiento con mantenimiento incluido y a la Dirección de Aviación Civil de Bulgaria que reconoce las normas OACI, no se puede desconocer el certificado que emite dicha Dirección. En consecuencia, esta conversación se convirtió en algo bizantino y no se llegó a ninguna conclusión.

Por otro lado, cuando uno de los requisitos que se nos exigía era que la tripulación fuese uruguaya, logramos que la Dirección de Aviación de Bulgaria revalidara las licencias de la Dirección Nacional de Aviación Civil uruguaya. Por lo tanto, lo que había que hacer era determinar las licencias, Bulgaria las revalidaba y teníamos la tripulación uruguaya volando bajo mi responsabilidad. Sin embargo, pasaron dos

acp.

meses y se nos contestó que no podíamos tomar la decisión. Deseo aclarar que la persona que toma exámenes en la Dirección Nacional de Aviación Civil uruguaya no es piloto, jamás voló un Antonov y, salvo que el avión se caiga, no sabe si el piloto está haciendo las cosas bien o mal. Tengo entendido que las normas RAC han sido aprobadas por el Ministerio de Defensa Nacional e implican en cierta forma la aplicación de las normas FAR norteamericanas, según las cuales para habilitar un avión se tiene que presentar la certificación de calidad de sus materiales, como no lo hace ningún avión ruso. Nadie puede negar que los aviones Antonov vuelan, ya que hay más de tres mil en el mundo y que los aviones rusos de Aeroflot vuelan a Estados Unidos, lo que este país no permite es que uno de estos aviones sea arrendado a una empresa norteamericana. Nada impide en Uruguay que si se me certifica, el avión pueda volar a Buenos Aires, pero lo que no puedo es arrendar el avión a una empresa argentina. Un ejemplo de esto es que PLUNA vendió sus 707 a Brasil y a pesar de que volaba permanentemente a este país haciendo "charter", cuando se intentó matricularlo no fue aceptado porque no cumplía las normas RAC. En conclusión, lo que se pretende con las normas RAC es que no pueda volar nadie, por lo que no solicito que exista una normativa diferente para AVIASUR, pero sí pido que se cumplan las normas OACI, que estoy seguro que mi empresa respeta en forma absoluta. Al respecto, creo que la observación de la autoridad norteamericana no está referido a las empresas —cabe destacar que PLUNA ha tenido un solo accidente a lo largo de su historia—, sino a la forma de contralor de la autoridad sobre las empresas. Entonces, si a estas normas que, según Estados Unidos hoy no podemos cumplir, le agregamos una reglamentación más compleja, resultará mucho más difícil actuar conforme a ello. Es imposible que la Dirección Nacional de Aviación Civil me pida la certificación de los materiales de un avión ruso. En primer lugar, no los tengo, pero en caso de que sí estuvieran en mi poder, no podrían comprobarlos.

Entonces, admitimos la necesidad que tiene Uruguay de ser excluido de esa calificación tres y pasar a la uno; pero,

acp.

en mi opinión, la cuestión pasa por los medios de contralor de la Dirección Nacional de Aviación Civil de las normas OACI. Más aun, nos hemos permitido consultar a la FAA de Estados Unidos acerca de en qué medida perjudicaría a la Dirección Nacional de Aviación Civil uruguaya que voláramos aviones Antonov entre las ciudades de Colonia y Buenos Aires.

En ese sentido, la respuesta fue muy clara, pues nos manifestaron que lo importante era el cumplimiento mínimo de las normas OACI.

Espero no haberme extendido demasiado en mi exposición, pero quería dar a conocer una situación que la fuimos descubriendo paso a paso. Precisamente, un colega de otra compañía nos decía que si alguien le consultaba en el exterior sobre cuáles son las normas técnicas para establecer una empresa aérea en el Uruguay, él contestaría ninguna, porque no existen. Sin embargo, si nos dirigimos a Aviación Civil nos encontramos con que tenemos una Comisión Asesora que establece determinadas pautas.

En definitiva, nuestra empresa se ha visto perjudicada por una situación que la ha llevado a no poder extenderse.

SEÑOR CHIESA.- Deseo saber si la empresa está volando con este avión.

SEÑOR GORON.- Puedo decir que en el Aeropuarto mantenemos el apoyo del arrendador búlgaro, quien vendrá en quince días y manifestó además su voluntad de integrar el avión al patrimonio de la empresa y matricularlo en el Uruguay como una unidad nacional. Realmente, no me he atrevido a estimularlo para que concrete su propuesta, porque si después el avión no queda habilitado no podemos utilizarlo. De todas maneras, el avión está en el Aeropuerto y volver a ponerlo en operación insume la misma demora que conseguir pasajes para que vengan los técnicos de Bulgaria a nuestro país, es decir, una semana.

Deseo reiterar que nuestro propósito es obtener la firma

acp.

necesaria para poder transitar aquella ruta Rivera-Salto-Buenos Aires, que une una zona del país de gran desarrollo turístico y que no compite con las grandes empresas internacionales aéreas. Simplemente, falta la firma y que se comunique por fax a la Dirección Nacional de Aviación Civil de Argentina que AVIASUR ha sido designada como empresa autorizada para volar entre Salto y Buenos Aires y ya podríamos empezar de inmediato.

SEÑOR SEGOVIA.- Quisiera saber si dentro de las empresas que vuelan en el entorno de Uruguay hay otra que utilice unidades Antonov.

SEÑOR GORON.- No en la región, aunque sí se utilizan en Perú, Cuba, Holanda, Inglaterra y México.

SEÑOR GIL.- Como abogado, he sido asesor de la empresa AVIASUR hasta marzo del año pasado y soy representante de algunas compañías y asesor de Aerolíneas Uruguayas.

Respecto al tema de la vigencia de las normas RAC, podemos decir que todavía no han sido ratificadas. De acuerdo con trascendidos de una Comisión Honoraria designada por la Dirección Nacional de Aviación Civil, sabemos que se van a establecer las mismas normas que rigen en Estados Unidos para la certificación de aeronaves, pero todavía no se ha concretado el establecimiento de una norma de Derecho Positivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de esta delegación y desde ya adelantamos que haremos llegar la versión taquigráfica de lo manifestado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Dirección Nacional de Aviación Civil.

Indudablemente, el tema nos preocupa mucho y ha sido muy buena la idea de incluirlo en la tarea de esta Comisión en el presente ejercicio.

SEÑOR GORON.- Agradecemos la posibilidad de plantear nuestras

acp.

necesaria para poder transitar aquella ruta Rivera-Salto-Buenos Aires, que une una zona del país de gran desarrollo turístico y que no compite con las grandes empresas internacionales aéreas. Simplemente, falta la firma y que se comunique por fax a la Dirección Nacional de Aviación Civil de Argentina que AVIASUR ha sido designada como empresa autorizada para volar entre Salto y Buenos Aires y ya podríamos empezar de inmediato.

SEÑOR SEGOVIA.- Quisiera saber si dentro de las empresas que vuelan en el entorno de Uruguay hay otra que utilice unidades Antonov.

SEÑOR GORON.- No en la región, aunque sí se utilizan en Perú, Cuba, Holanda, Inglaterra y México.

SEÑOR GIL.- Como abogado, he sido asesor de la empresa AVIASUR hasta marzo del año pasado y soy representante de algunas compañías y asesor de Aerolíneas Uruguayas.

Respecto al tema de la vigencia de las normas RAC, podemos decir que todavía no han sido ratificadas. De acuerdo con trascendidos de una Comisión Honoraria designada por la Dirección Nacional de Aviación Civil, sabemos que se van a establecer las mismas normas que rigen en Estados Unidos para la certificación de aeronaves, pero todavía no se ha concretado el establecimiento de una norma de Derecho Positivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de esta delegación y desde ya adelantamos que haremos llegar la versión taquigráfica de lo manifestado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Dirección Nacional de Aviación Civil.

Indudablemente, el tema nos preocupa mucho y ha sido muy buena la idea de incluirlo en la tarea de esta Comisión en el presente ejercicio.

SEÑOR GORON.- Agradecemos la posibilidad de plantear nuestras

acp.

inquietudes en este ámbito y quedamos a las órdenes para las consultas que quieran formular.

(Se retiran de Sala los representantes de AVIASUR)

acp.